

EU-vaihtide

LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA

*Laajakaistayhteyksien lisäämiseen tarvitaan
myös rakennerahaa..... s.4-5*

*Neuvosto hyväksyi merenkulun
turvallisuuspaketin.....s.6*

*EU suojautuu lentoliikenteen
vääristäviltä tuilta.....s.10*

*Maantieliikenteen hinnoittelun
uudistukset käynnissä.....s.10 ja 17*

*Suomi sai tunnustusta parhaasta
kansallisesta
tietoturvastrategiasta.....s.12*

*Laajeneminen tuo Suomelle uusia
kuljetusreittejä.....15*

*EU-edustuston kakkosmies Kare Halonen
linjasi muutoksia.....26*



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Sisällys

Liikenteen ja viestinnän EU-tietoa

14. 11. 2003

NÄKÖKULMA

Laajakaistayhteyksien lisäämiseen tarvitaan myös rakennerahastoja.....4

LIIKENNEMINISTERINEUVOSTO

European unionin liikenneministerit.....6

Merenkulun turvallisuudesta löytyi yhtenäinen linja.....6

Öljypäästöistä rankaisemisen perusteet vielä epäselviä.....7

TEN-verkon laajentamisesta vilkas keskustelu.....7

Sopu lentoliikenteen neuvotteluvaltuuksista.....8

EU suojautuu lentoliikenteen tulta yhteisin keinoin.....8

Lentoliikenteen vakuutusten rajoista yhteisymmärrys.....9

Tunnelien turvallisuudelle yhteiset säännöt.....9

Lounaalla tietoa Galileosta.....9

Vinjetidirektiivin muutosesityksestä käytiin pitkä keskustelu.....10

EPÄVIRALLISET NEUVOSTOT

EU:n liikenneministerit ovat huolissaan tieliikenteen turvallisuudesta.....11

Laajakaistaverkon rakentaminen teleministerien puheenaiheena.....11

TIETOYHTEISKUNTA

LVM palkittiin parhaasta kansallisesta tietoturvastrategiasta.....12

EU mukaan kehittämään Internetin turvallista käyttöä.....12

Digitaaliset lähetykset valtaavat Eurooppaa.....13

EU:lta ei yhteistä takarajaa digi-tv:lle.....13

Telealan tulevaisuutta pohditaan työryhmässä.....13

VIESTINTÄPOLITIikka

EU:ssa keskitytään sääntelyn läpiajoon.....14

Sähköisen viestinnän tietosuojalaki eduskunnan käsittelyyn.....14

LIIKENNEMINISTERINEUVOSTO

EU:n laajeneminen tuo Suomelle uusia kuljetusreittejä Keski-Eurooppaan.....15

Marco Polo -haku käynnissä.....15

Ajoneuvojen tyyppihyväksyntää aiotaan yhtenäistää.....16

Huumaantuneena ajamiseen suunnitellaan yhteistä linjaa.....16

LOGISTIIKKA

Vinjetidirektiivillä vapaammat mahdollisuudet tieliikenteen maksuihin.....17

Satamapalveluista sovitteluratkaisu.....18

Suurien liikennehankkeiden aikastamisesta päätetään joulukuussa.....18

Pohjoisen ulottuvuuden foorumi tarkasteli logistiikkamuutoksia.....19

MERENKULKU

Laittomien öljypäästöihin kehitetään hallinnollista sakkoa20

Vanhojen tankkereiden kieltö astui voimaan.....20

RAUTATIEPOLITIikka JA ILMAILU

Rautatieliikenteen hallinnon viranomaistehtäviä mietitään.....21

Toinen rautatiepaketti sovitteluun.....21

Ylivaarusten korvauksista päästiin sopuun.....21

PUHEENJOHTAJUUS JA TUOMIOISTUINASIAT

Puheenjohtajuuksille oma kolmivuotisohjelma.....22

Suomi odottaa ratkaisua omassa työsuhteautojutussaan.....22

JOUKKOLIIKENNE

Yli 1 000 kaupunkia osallistui autottomaan päivään.....23

MATKAN VARRELTA

Mikko Alkio koordinoi liikenne- ja viestintäasioita.....24

Ministeri Luhtanen Japanin ministereiden vieraana.....24

Mikael Nyberg vaihtoi liikennepuolelle.....24

EUE:n uusi lehdistövastaava Marko Ruonala tuntee Brysselin.....25

Jaana Heikkinen korvaa Minna Kivimäen EUE:ssa.....25

Kare Halonen esitteli EU:n tulevaisuuden näkymiä.....26

Kansainvälisten asioiden koordinoinnissa muutoksia.....26

JULKAISUJA.....27

Näkökulma

Laajakaistayhteyksien lisäämiseen tarvitaan myös rakennerahastoja

Laajakaista leviää Euroopassa nopeasti. Liittymien määrä on yli kaksinkertaistunut vuodessa. Edistyneimmät laajakaistakulttuurit ovat Kaukoidässä, mutta neljä Euroopan maata ylittää levinneisyydessä Yhdysvallat. Suomi on tässä vertailussa viides Euroopassa, hivenen Yhdysvaltoja jäljessä. Suomessa laajakaista on yli 15 prosentilla kotitalouksista.

◆ Kaikissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa on ongelmia laajakaistan saatavuudessa erityisesti syrjäisillä ja haja-asutusalueilla. Jäsenvaltiot laativat parhaillaan eEurooppa 2005 -ohjelman vaatimia laajakaistastrategioita. Selvitystyön yhteydessä kartoitetaan, miten laajakaistan alueellisesti tasapuolinen saatavuus voitaisiin varmistaa. Tätä työtä tukeakseen Euroopan komissio valmistelee ohjeita, joiden perusteella EU:n rakennerahastovaroja voitaisiin käyttää laajakaistaisien tietoliikenneyhteyksien edistämiseksi. Asiasta keskusteltiin ylimääräisessä teleministerineuvostossa syyskuun alussa Italian Viterbossa, ja se



on asialistalla myös virallisessa teleministerineuvostossa 20. marraskuuta 2003.

Laajakaistan käsite aiheuttaa jatkuvasti epäselvyyttä. Euroopan unionin tavoitteena ei ole, että jokaisessa

kodissa olisi laajakaista valokuituyhteydellä. Ratkaisun hinta olisi esimerkiksi Suomessa karkeasti arvioiden 4–7 miljardia euroa ja siksi se ei ymmärrettävästi tule julkisena hankkeena kysymykseen. Euroopan unionissa, OECD:ssä ja Kansainvälisessä televisies-

tintäliitossa laajakaistana pidetään nopeudeltaan yli 256 kilobittiä sekunnissa tietoa liikuttavaa yhteyttä.

Tällä hetkellä Euroopan levinneimmät laajakaistapalvelut ovat kiinteässä puhelinverkossa tarjottu ADSL ja kaapelitelevisioverkon kaapelimodeemiyhteys. Myös langattomia lähiverkopalveluita on tarjolla. Tämän syksyn aikana useampikin satelliittipalvelun tarjoaja käynnistää Suomessa kaupalliset palvelunsa. Kolmannen sukupolven matkaviestinteknologiat ovat antaneet odottaa itseään, mutta lähivuosina niidenkin kaupallinen tarjonta käynnistyy.

Jo sadat kotitaloudet saavat laajakaistapalveluita sähköverkon kautta. Jos riittävä paluuyhteys on käytössä, niin digitaalista televisiotakin pidetään Euroopan komissiossa laajakaistayhteytenä. Digitaalisen televisioverkon peittoon kuuluu ensi vuonna jo 94 prosenttia suomalaisista, ja jatkorakentamispäätöksiä odotetaan. Yhteistä kaikille palveluille on, että niiden kaupallinen tarjonta on vasta alussa ja ne kehittyvät nopeasti.

Suomessa julkisten varojen käytölle laajakaistan edistämiseen on oltu pidättyväisiä. Ongelmallisena on pidetty sitä, että syntymisvaiheessa olevilla markkinoilla julkinen rahoitus voi aiheuttaa kilpailuongelmia ja vääristää markkinoiden kehitystä. Pahinta olisi ajautuminen tilanteeseen, jossa tukiautomaatti vähentäisi teleyritysten intressiä markkinaehtoiseen tarjontaan. Joissain tapauksissa sellaisiakin merkkejä on arvel-

tu jo olleen näkyvissä. Suomi on kansainvälisessä yhteistyössä tuonut esille näitä näkökantoja.

Euroopan komission ohjeluonnos osoittaa, että komissio jakaa Suomen huolenaiheet. Rakennerahastovaroja on käytetty ennenkin laajakaistahankkeisiin. Uudet komission suuntaviivat loisivat reunaehdoja ja edellytyksiä varojen käytölle, jotta markkinahäiriön riski vältetään.

Ehdot rajaavat tarkoin rakennerahaston käyttömahdollisuuden tilanteisiin, joissa markkinoiden tarjontaa ei synny markkinoiden omin voimin. Varojen käyttö on teknologisesti neutraalilla tavalla kilpailutettava, ja sen antamiseen liittyy velvollisuuksia avata rakennerahastosta tuetut palvelut neutraalisti kilpailijoiden käyttöön.

Ohjeluonnos vastaa pitkälti Suomen toiveita. Suomi kannattaa komission kaavailemia ohjeita rakennerahastojen käytöstä tietoliikenneyhteyksien rakentamiseen. Ohje näyttää saavan kannatusta laajalti muissakin jäsenvaltioissa. Siksi näyttää ilmeiseltä, että komissio hyväksyy ne kuluvan syksyn aikana.

Rakennerahastovarojen käytöstä päätetään alueilla. Suomessa näistä päättää maakuntatason organisaatiot. Varat eivät siis ole hallituksen käsissä. Rakennerahastovarojen saaminen edellyttää myös kansallista vastinrahoitusta.

Keskustelua kaivataan vielä erityisesti siitä, mitä rakennerahastovarojen käyttö ja komission suuntaviivat mer-

kitsevät kansalliselle laajakaistastrategialle. Parhaillaan tätä strategiaa valmistellaan työryhmässä, joka saa työssä päätökseen vuoden loppuun mennessä.

Strategian tarkoituksena on löytää ratkaisu, millä keinoilla ja miten hallitusohjelman haasteellisen tavoitteen mukaisesti nopeat tietoliikenneyhteydet ovat kaikkien kansalaisten saatavilla kohtuuhintaan vuoden 2005 loppuun mennessä.

Harri Pursiainen
Kirjoittaja on LVM:n
viestintämarkkinaosaston ylijohtaja

Euroopan unionin liikenneministerit

Euroopan unionin liikenneministerit pääsivät yhteisymmärrykseen asetusehdotuksesta, jolla laitetaan merenkulun turvallisuutta lisäävä SOLAS-sopimus yhtenäisesti voimaan EU:ssa. Asetuksella luodaan pohja kansainvälisen merenkulun alusten ja satamien turvamääräysten harmonisoinnille ja valvonnalle EU:ssa.

Euroopan unionin liikenneministerit kokoontuivat Luxemburgissa 9. lokakuuta.

Ministerineuvosto sopi lentoliikenteen epäterveeltä kilpailulta suojautumisesta. Asetuksella EU sopii, miten se suojautuu tilanteessa, jossa jokin EU:n ulkopuolinen maa tukee kansallista lentoyhtiötään.

Ministerit keskustelivat kauan Euroopan laajuisen infrastruktuuriverkon eli TEN-verkon laajentamisesta. Erityisesti kokouksessa tuotiin esille, miten EU:n ensi keväänä tapahtuva laajeneminen tulisi ottaa huomioon TEN-verkkoa uudistettaessa.

Ministerit käsittelivät pitkään myös komission esitystä, jolla laajennettaisiin jäsenmaiden oikeutta kerätä ras-kaalta maantieliikenteeltä tiemaksuja.

Suomen delegaatiota kokouksessa johti pysyvän edustajan sijainen Kare Halonen.

Merenkulun turvallisuudesta löytyi yhtenäinen linja

◆ Liikenneministerit pääsivät yhteisymmärrykseen siitä, miten EU:ssa laitetaan täytäntöön kansainvälisessä merenkul-
kujärjestössä IMO:ssa sovitut uudet tur-
vallisuuksäädökset.

IMO:n diplomaattikonferenssi sopi viime vuoden joulukuussa tiukennuk-
sista alusten ja satamien turvallisuus-
määräyksiin. Tiukennusten taustalla on
Yhdysvaltain terrorismin vastaiset toi-
met.

Sopimuksen määräykset velvoittavat
mm. nimeämään sekä aluksille että sa-
tamille turvapääalliköt ja laatimaan niil-
le turvaohjelmat. Lisäksi asetusehdotus
sisältää esityksen aluksille myönnettä-

vän kansainvälisen turvatodistuksen
ehdoista ja satamien turvatarkastuksen
tasosta.

Jäsenvaltioiden on jatkossa nimet-
tävä kansallinen keskusviranomais-
nen, joka vastaa alusten ja satamien turva-
toimista.

Kotimaan liikenteen osalta minis-
terit velvoittivat jäsenmaita tekemään
riskianalyysin, jonka perusteella jäsen-
valtiot päättävät missä laajuudessa tur-
vatoimet otetaan käyttöön.

Suomi painotti omassa puheenvuo-
rossaan, että jäsenvaltion omaan pää-
täntövaltaan tulisi jäädä se, sovelletaan-

ko säännöksiä muihin kuin niin kutsut-
tuihin A-luokan aluksiin.

A-luokan aluksilla tarkoitetaan aluk-
sia, jotka matkansa aikana joutuvat yli
20 meripeninkulman päähän rannikos-
ta. Uusi lainsäädäntö ei koske sisäve-
sialuksia eikä -satamia.

Uusien turvamääräysten mukaiset
satamarakenteet vaativat investointeja.
Merenkululaitos on arvioinut, että tänä
ja ensi vuonna uudistusten vaatimiin
hankkeisiin tarvitaan yhteensä 450 000
euroa.

Säännösten on tarkoitus tulla voi-
maan ensi vuoden heinäkuun alusta.

- Lisätietoja:
hallitusneuvos Aila Salminen,
puh. (09) 160 28491

Öljypäästöistä rankaisemisen perusteet vielä epäselviä

♦ Ministerit keskustelivat meriliikenteen alusten aiheuttamista ympäristöpäästöistä puheenjohtajamaa Italian esittämien kysymysten pohjalta. Kysymyksissä tiedusteltiin jäsenmaiden näkemyksiä ehdotuksen soveltamisalaan, rikkomusten rikosoikeudellisia seuraamuksia ja sakkojen vakuuttamista.

Suomi totesi omassa puheenvuorossaan, että erityisesti laittomien öljypäästöjen valvontaa pitää lisätä ja tehostaa.

Rangaistuksina Suomi kertoi kannattavansa tahallisia päästöistä riit-

tävän kovia seuraamuksia. Suomi ei kuitenkaan halua säätää rikosoikeudellisia seuraamuksista liikenneneuvostossa. Suomen mukaan rikosoikeudellisista asioista on sovittava nk. III pilarin puitepöytäkirjalla eikä direktiivillä.

Suomi ehdotti, että direktiiviehdotusta tutkitaan tarkemmin YK:n meriyleissopimuksen kannalta.

Jäsenvaltiot kautta linjan tukivat direktiiviehdotuksen tavoitteita ja pitivät tärkeänä riittävän tehokkaita rangaistuksia päästökieltoja rikkoville. Rikosoikeudellisista seuraamuksista jäsenmaat toi-

voivat säädettävän direktiiviä täydentävän III pilarin puitepöytäkirjalla.

Komissio toi omassa puheenvuorossaan esille, että kyseessä ei ole ensimmäinen kerta, kun rikosoikeudellisia seuraamuksia sisällytettäisiin direktiivitasoin lainsäädäntöön.

Onnettomuuksien vakuutuskelpoisuudesta jäsenmaat olivat eri linjalla. Yleinen kanta oli, että on tärkeää kieltää sakkojen vakuutuskelpoisuus. Varsinkin suuret varustamovaltiot olivat kuitenkin sitä mieltä, että hallinnollisten sakkojen vakuuttamisen kieltäminen johtaa käytännössä vaikeuksiin.

- Lisätietoja:
hallitussihteeri Jaana Heikkinen,
puh. (09) 160 28573

TEN-verkon laajentamisesta vilkas keskustelu

♦ Komissio esitteli oman ehdotuksensa Euroopan laajuisen liikenneverkon eli TEN-verkon uudistamisesta. Neuvostossa käytiin asiasta laaja keskustelu, jossa lähes kaikki maat käyttivät puheenvuoron.

Komission tarkistusehdotuksessa on listattuna 29 prioriteettihanketta, joiden kustannukset ovat noin 220 miljardia euroa. Lista pohjautuu entisen liikennekomissaari **Karel van Mierden** johtaman työryhmän loppuraporttiin.

Vaikka jäsenvaltiot olivat yleisesti tyytyväisiä komission hankeluetteloon, niin muutamat maat toivoivat saavansa listalle lisää niille itselleen tärkeitä hankkeita. Puheenvuoroissa painotettiin tarvetta varmistaa riittävä rahoitus TEN-

hankkeille. Myös yksityisen sektorin rahoituksen merkitystä painotettiin.

Suomi korosti puheenvuorossaan, että se on tyytyväinen merten moottoritie –hankkeen sisällyttämisestä tärkeiden hankkeiden listalle. Suomi kuitenkin katsoi, että komission merten moottoritie -konseptia koskevaa määritelmää on vielä tarkennettava.

Suomi korosti, että merten moottoritie –hankkeisiin tulisi myös sisällyttää meriturvallisuus ja ympäristötekijät. Merten moottoritie -hankkeen sisällyttämistä tärkeyslistalle kiiteltiin yleisesti.

TEN-rahoituksen jakaantumisesta tulisi Suomen mielestä varmistaa alu-

eellinen tasapaino. Suomi korosti myös, että prioriteettihankkeista päättäminen kuuluu TEN-suuntaviivapäätöksen yhteyteen eikä erilaisten kasvualoitteiden yhteydessä päätettäviin asioihin.

Komissio oli tyytyväinen, että hankelistasta vallitsee lähes täydellinen yksimielisyys. Komissio korosti myös, että uudella teknologialla on tärkeä rooli erityisesti rautateiden infrastruktuuria rakennettaessa.

Yleiseurooppalaisen liikenneverkon tarkoituksena on taata tavaroiden ja henkilöiden vapaa liikkuvuus Euroopan unionin alueella ja kytkeä yhteisön eri osat liikenteellisesti toisiinsa. Voimassa oleva TEN-suuntaviivapäätös on vuodelta 1996.

- Lisätietoja:
rakennusneuvos Juhani Tervala,
puh. (09) 160 28482

Sopu lentoliikenteen neuvotteluvaltuuksista

◆ Neuvosto pääsi yhteisymmärrykseen siitä, miten jäsenmaat voivat jatkossa tehdä lentoliikennesopimuksia EU:n ulkopuolisten maiden kanssa. Ministerineuvoston hyväksymässä asetuksessa määriteltiin myös, miten jäsenmaat voivat jatkossa ylläpitää jo voimassa olevia sopimuksia.

Ministerineuvosto sai tiedonannon komissioltta myös siitä, miten Yhdysvaltain ja EU:n väliset lentoliikenneneuvottelut ovat edistyneet.

Neuvosto saavutti yksimielisesti ja keskusteluita poliittisen yhteisymmärryksen asetusehdotuksesta.

Asetusehdotuksen mukaan yhteisön jäsenvaltiot voisivat edelleen neuvotella ja solmia kolmansien maiden kanssa uusia kahdenvälisiä lentoliikennesopimuksia. Lisäksi kukin jäsenmaa voi muuttaa voimassa olevia sopimuksia niiltä osin kuin asioista ei käydä yhteisötason neuvotteluja.

Jäsenmaat voivat jatkossa solmia sopimuksia niistä kysymyksistä, joita yhteisön tekemät sopimukset eivät kata. Ennen neuvotteluihin ryhtymistä jäsenvaltion on ilmoitettava aikomuksistaan komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

Jäsenvaltioiden on myös kohdeltava kaikkia alueelleen sijoittautuneita yhteisön lentoliikenteen harjoittajia samalla tavalla.

- Lisätietoja:
hallitusneuvos Yrjö Mäkelä,
puh. (09) 160 28473

EU suojautuu lentoliikenteen tulta yhteisin keinoin

◆ Ministerineuvosto pääsi yhteisymmärrykseen asetusehdotuksesta, jolla annettiin komissiolle mahdollisuus ryhtyä vastatoimiin, jos lentoliikennemarkkinoilla esiintyy kilpailua vääristäviä tukia.

Asetuksen kohteena ovat EU:n ulkopuoliset valtiot, jotka tarjoavat lentoyhtiöilleen epäsuoraa tai suoraa tukea EU-maihin suuntautuvilla lentoreiteillä.

Vastatoimien edellytyksenä on, että EU:ssa toimiviin lentoyhtiöihin kohdis-

tuu epäreilua kilpailua ja siitä seuraa niille taloudellista vahinkoa.

Ministerit pääsivät yhteisymmärrykseen myös siitä, miten jäsenvaltiot osallistuvat päätöksentekoon, kun vastatoimista lopullisesti päätetään. Myös vastatoimien laatua on täsmennetty niin, että vastatoimet ovat ensisijaisesti tulleeja.

Kokouksessa päästiin yhteisymmärrykseen puheenjohtajan kompromissiesityksen pohjalta ja määränemmistö-päätöksellä. Suomella ei ollut asetus-ehdotuksessa varaumia.



- Lisätietoja:
vanhempi hallitussihteeri Rita Linna,
puh. (09) 160 28556

Lentoliikenteen vakuutusten rajoista yhteisymmärrys

◆ Neuvosto pääsi yhteisymmärrykseen asetuksesta, jolla harmonisoidaisiin EU:n alueella liikennöivien lentokoneiden vakuutusvaatimukset. Kokouksessa yksittäisten jäsenvaltioiden ongelmat ratkaistiin puheenjohtajan kokonaiskompromissiesityksellä ja määränemistöpäätöksellä.

Asetusehdotusta sovelletaan kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin ja ilmalusten käyttäjiin, mukaan lukien EU:n ulkopuolisetkin maat. Asetus koski kaikkia muita siviili-ilma-aluksia paitsi valtion ilma-aluksia.

Asetuksen mukaan EU:n ilmatilassa liikkuvalla lentokoneella täytyy olla

asiaan kuuluva voimassa oleva vakuutus. Vahingonkorvausvastuu katetaan vastuuvakuutuksella. Lentovakuutuksen on sisällettävä sekä matkustajille että kolmannelle osapuolelle sattuneet vahingot.

Vakuutusten suuruudet määritellään asetuksen yhteydessä olevassa liitetaulukossa. Korvaussummiin vaikuttaa lentokoneiden paino. Vakuutusten on katettava myös niin sanotut sota- ja terrorismiriskit.

• Lisätietoja:
hallitusneuvos Yrjö Mäkelä,
puh. (09) 160 28473

Lounaalla tietoa Galileosta

◆ Komissio informoi neuvostoa lounaalla Galileo-satelliittinavigointihankkeen ulkosuhdekysymyksistä. Komissio kertoi, että edistymistä neuvotteluissa on saavutettu erityisesti Kiinan ja Yhdysvaltojen kanssa. Uusia neuvottelukumppaneita ovat Israel ja Intia.

Lisäksi lounaalla keskusteltiin lentoliikenteen matkustajatietolistoista ja niihin liittyvistä EU:n tietosuojakysymyksistä. Esillä olivat myös suoja-alueiden perustaminen jäsenvaltioihin häädssä oleville merenkulun aluksille sekä julkisen liikenteen tukiin liittyvän EU-

tuomioistuimen Altmark-päätöksen vaikutukset.

Komissio ilmoitti antavansa Altmark-päätöksen johdosta lähiaikoina tiedonannon. Komissio tarkastelee kaikkia julkisen liikenteen sopimuksia tuomioistuimen päätöksen valossa.

• Lisätietoja:
tiedottaja Janne Hauta,
puh. (09) 160 28623

Tunnelien turvallisuudelle yhteiset säännöt

◆ Neuvosto saavutti keskusteluitta yleisnäkemyksen direktiiviehdotuksesta, jolla pyritään luomaan yhteiset turvallisuussäännöt kaikille TEN-verkolla oleville yli 500 metriä pitkille tunneleille. Direktiiviehdotus ei koske rautatietunneleita.

Direktiivin määräykset koskevat kaikkia rakennekomponentteja, ilmanvaihtoa ja muita sähkömekaanisia laitteita. Lisäksi direktiivillä määritetään turvallisuuteen liittyvien liikenne-merkkien, kilpien ja kuvien sijoittaminen.

Direktiivissä vaaditaan, että kunkin jäsenmaan on nimettävä tunnelien turvallisuudesta vastaava hallintoviranomainen.

Suomessa direktiivin tarkoittamia tunneleita on vasta suunnitteilla ja rakenteilla.

• Lisätietoja:
yli-insinööri Anneli Tanttu,
puh. (09) 160 28485

Vinjettidirektiivin muutosesityksestä käytiin pitkä keskustelu

◆ Komissio esitteli neuvostolle direktiiviehdotuksen, jolla muutettaisiin raskaiden ajoneuvojen verojen ja maksujen keruuperusteita. Jäsenmaat kokivat asian tärkeäksi, sillä lähes kaikki jäsenvaltiot käyttivät ehdotuksesta puheenvuoron.

Avauspuheenvuorossaan komissio painotti asian kiireellisyyttä. Asiassa tarvitaan ratkaisuja, sillä suurin osa jäsenvaltioista selvittää parhaillaan uudistuksia, joiden avulla infrastruktuurien käyttäjien yhteiskunnalle aiheuttamat kustannukset voitaisiin sisällyttää niiden maksamiin hintoihin.

Ehdotuksen soveltamisala on edelleen rajattu tavaraliikenteen ajoneuvoihin. Yksityisautoilun käyttömaksuista päättäminen kuuluu komission mukaan toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jäsenvaltioille eikä yhteisölle.

Komissio korosti, että ehdotus mahdollistaa joustavan maksupolitiikan sekä edistää ympäristöystävällisempien ajoneuvojen käyttöönottoa.

Käydyssä keskustelussa jäsenvaltioiden mielipiteet ehdotuksesta hajaantuivat. Ehdotuksen tarpeellisuudesta oltiin kuitenkin yhtä mieltä. Yleistä kritiikkiä sai osakseen maksujen korvamerkintä eli periaate, että kerätyt varat kohdistetaan jäsenvaltioissa infrastruktuurihankkeiden rahoittamiseen. Myös komission esittämän infrastruktuuriviranomaisen tarpeellisuutta epäiltiin.

Suurin mielipiteiden hajaantuminen koski käyttömaksujen laskentaperusteita eli sitä, mitä kustannuksia maksuihin tulisi sisällyttää. Muutamat jäsenvaltiot kiinnittävät huomiota myös oikeusperustaan, jota pitivät riittämättömänä, koska ehdotus sisältää myös verotukseen liittyviä elementtejä.

Lisäksi EU:n reuna-alueiden jäsenvaltiot toivat ilmi huolensa ehdotuksen vaikutuksista alueelliseen tasapainoon.

Suomi totesi puheenvuorossaan, että EU:ssa tarvitaan yhteisesti sovitut puitteet maantiiliikenteen hinnoittelulle. Direktiiviehdotuksessa on kuitenkin Suomen mielestä useita ongelmallisia kohtia ja sillä on myös erityisesti EU:n reunavaltioiden kannalta haitallisia vaikutuksia.

Suomi katsoi, että erityisen ongelmallinen on mahdollisuus verokompensaatioon, koska se vääristää kilpailua ja syrjii ulkomaisia kuljettajia ja kuljetusyrittäjiä.

Muista erityisen ongelmallisista kohdista Suomi nosti esiin onnettomuuskustannusten hinnoittelun tiemaksuina sekä vaatimuksen perustaa riippumaton infrastruktuurivirasto kaikkiin jäsenvaltioihin. Suomen mielestä myöskään jo katettuja investointikustannuksia ei tule voida periä käyttäjiltä.

- Lisätietoja:
liikenneneuvos Lassi Hilska,
160 28497



Epäviralliset neuvostot

EU:n liikenneministerit ovat huolissaan tieliikenteen turvallisuudesta

♦ Euroopan unionin liikenneministerit ovat huolissaan liikenneturvallisuudesta. EU:n tieliikenne vaatii noin 40 000 uhria vuodessa. Tästä seuraa suuria inhimillisiä, yhteiskunnallisia ja taloudellisia menetyksiä. Tieliikenteen turvallisuutta on parannettava olennaisesti ja nopeasti.

EU:n liikenneministerit pitivät epävirallisen kokouksen Veronassa 23. – 24. lokakuuta. Suomea kokouksessa edusti liikenne- ja viestintäministeri **Leena Luhtanen**.

Ministerit painottivat, että EU:ssa on tärkeää sopia yhteisistä toimista tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

si. Jatkossa EU-maat välittävät avoimemmin tietoa tieliikenteen turvallisuutta parantaneista kansallisista ratkaisuista.

Kokouksessa päätettiin alustavasti Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskuksen perustamisesta komission yhteyteen. Seurantaelin keskittyisi tieliikenteen onnettomuuksien syiden, seurauksien ja olosuhteiden tutkimiseen. Asiasta on tarkoitus sopia virallisesti joulukuussa liikenneministerien virallisessa kokouksessa.

Omassa puheessaan liikenne- ja viestintäministeri Luhtanen korosti, että Suomen mielestä on tärkeää vai-

kuttaa ihmisten liikennekäyttäytymiseen ja liikennesääntöjen noudattamiseen.

- Jatkossa Suomessa puututaan tehokkaammin erityisesti kuljettajien käyttäytymiseen. Muita Suomen tieliikenteen turvallisuutta lisääviä toimenpiteitä ovat ajokoulutuksen tehostaminen, kevyen liikenteen turvaaminen ja uuden teknologian käyttöönotto, Luhtanen mainitsi.

Ministerien on tarkoitus päättää joulukuussa siitä, että tieliikenteen turvallisuuden lisäämiseen keskittyvä kokous järjestetään jatkossa joka vuosi Italian Veronassa. Näissä kokouksissa seurattaisiin tieliikenteen turvallisuuskehitystä.

• Lisätietoja:
liikenneneuvos Matti Roine,
puh. 040 823 2109

Laajakaistaverkon rakentaminen teleministerien puheenaiheena

♦ Euroopan unionin teleministerit koontuivat Italian Viterbossa syyskuun alussa. Liikenne- ja viestintäministeri **Leena Luhtanen** osallistui kokoukseen.

Epävirallisen teleministerineuvoston pääteemana oli laajakaistakehitystä koskevat kysymykset.

Komissaari **Erkki Liikanen** korosti puheenvuorossaan eEurooppa 2005-toimintaohjelman merkitystä ICT-sektorin edistäjänä ja tuotannon kasvun aktivoijana.

- Korkea tuottavuus tarkoittaa lisätuloja, lisäresursseja, erityisesti julki-

sella sektorilla. Lisäksi tulee muistaa, että laajakaistaiset tietoliikenneyhteydet tulevat muuttamaan toimintamalleja ja -ympäristöä, Liikanen sanoi.

Ministerit keskustelivat keinoista, joilla laajakaistaverkon rakentamista voitaisiin nopeuttaa ja sen toimintaa tehostaa.

Kukin ministeri esitteli omia arvioitaan siitä, kuinka jäsenvaltiot pyrkivät vastaamaan laajakaistakehitykseen liittyviin haasteisiin ja kuinka ne pyrkivät poistamaan laajakaistakehityksen esteitä.

Ministeri Luhtanen korosti Suomen

puheenvuorossa sitä, että EU:n laajuiset ratkaisut eivät saa nojata vain yhteen tiettyyn teknologiseen sovellutukseen tai ratkaisuun.

- Lisäksi laajakaistastrategiassa tulee kiinnittää huomiota sisältöpalvelujen kehittämiseen, Luhtanen muistutti.

Ministerit keskustelivat myös mahdollisuudesta hyödyntää Euroopan unionin rakennerahastoja laajakaistarakentamisessa. Komission esittämien suuntaviivojen mukaan rahoituksen tulisi olla neutraalia käytettyjen teknologioiden suhteen ja suuntautua syrjäisille alueille, joilta puuttuu tarvittava infrastruktuuri.

• Lisätietoja:
viestintäneuvos Antti Kohtala,
puh. (09) 160 28392, 0500 812 505

Tietoyhteiskunta

LVM palkittiin parhaasta kansallisesta tietoturvastrategiasta

◆ Kansainvälinen RSA-tietoturvakonferenssi palkitsi liikenne- ja viestintäministeriön parhaasta kansallisesta tietoturvalisuusstrategiasta. Palkinto jaettiin 3. marraskuuta Amsterdamissa.

Riippumaton asiantuntijatuomaristo, joka koostui sekä yksityisen sektorin että EU:n tietoturva-ammattilaisista, sanoi LVM:n hankkeen edustavan alan kiistatonta eliittiä.

- Liikenne- ja viestintäministeriö voitti, koska ministeriön lähestymistapa ja suhtautuminen tietoturvalisuuteen on kattava ja ammattimainen, tuomariston jäsen, RSA Laboratoriesin johtaja **Burt Kaliski** kommentoi.

Palkinnon liikenne- ja viestintäministeriön puolesta otti vastaan ylijohtaja **Harri Pursiainen**.

- Tämä on miellyttävä tunnus. Haluaisin kuitenkin muistuttaa, että ohjelman tarkoituksena ei ole vain voittaa palkintoja vaan luoda luottamusta ja varmuutta tietoyhteiskunnassa toimimiseen, Pursiainen sanoi.

Kansallinen tietoturvalisuusstrategia on suunnattu torjumaan tietoturvalisuuden uhkia sekä normaali- että poikkeusoloissa. Strategian päämääränä on yhtenäistää valtioneuvoston, elinkeinoelämän, järjestöjen ja yksityisten kansalaisten tietoturvalisuusstrategioiden tavoitteet.

Suomen ohjelma on ensimmäisiä yhteiskunnan tietoturvan kehittämisohjelmia koko maailmassa. Strategian sisältämien toimenpiteiden yhteensovittamista sekä strategian toteutumista seuraa lii-



kenne- ja viestintäministeriön asettama kansallinen tietoturvalisuusasioiden neuvottelukunta.

- Lisätietoja:
ylijohtaja Harri Pursiainen,
puh. (09) 160 28389

EU mukaan kehittämään Internetin turvallista käyttöä

◆ Komissio on mukana 12 miljoonan euron panoksella projektissa, jonka tarkoituksena on tehdä Internetistä lasten kannalta turvallisempi tiedonhankinnan väline.

EU:n rahoitus ohjataan eurooppalaiselle yhteistyöverkostolle, jonka tarkoituksena on lisätä Internetin turvallista ja valveutunutta käyttöä. Rahoitusta voi-

daan käyttää myös kolmannen sukupolven matkapuhelimien turvallisen käytön edistämiseksi.

Osa rahoituksesta ohjataan palvelulle puhelimelle, joka ottaa vastaan tietoa Internetin laittomista sisällöistä.

EU aikoo tukea taloudellisesti lasten ja nuorten uusmedia-opetusta, laa-

dukkaiden Internet-sivujen tekemistä sekä suodatusohjelmien kehittämistä.

Komission seuraavana tavoitteena on olla tukemassa sopimattoman ja haitallisen sisällön poistamista.

- Lisätietoja:
tiedottaja Janne Hauta,
puh. (09) 160 28623

Digitaaliset lähetykset valtaavat Eurooppaa

◆ Digitaalisten maanpäällisten televisioliikenteiden ja analogisen verkon alasajon haasteita pohdittiin televiestintäministerien tapaamisessa 23.-25. lokakuuta. Konferenssin päämääränä oli pohtia miten analogisista lähetyksistä luopuminen ja uusien digitaalisten sovellusten kehittäminen sujuisi kitkattomasti koko Euroopan alueella.

Erityistä huomiota kiinnitettiin siihen, kuinka erilaiset kansalaisille suunnatut palvelut saataisiin koskemaan kaikkia tasapuolisesti.

Aikataulut analogisen verkon alasajon suhteen vaihtelevat Euroopan maiden välillä suuresti. Edes aikataulun alustavasti sopineet maat eivät ole varmoja ajankohdasta. Myöskään digitaalisten lähetyksien etuja ei ole selvitetty tarpeeksi hyvin yksityisille kansalaisille.

Näihin syihin vedoten konferenssi päättyi johtopäätökseen, jonka mukaan

EU:n on mietittävä yhteinen kehys sille, kuinka digitaalisia lähetyksiä voitaisiin kehittää. Lisäksi pohdittiin erilaisia taloudellisia helpotuksia kotitalouksille, jotta siirtyminen digitaalisiin lähetyksiin sujuisi nopeasti.

Keskusteluissa tuli esiin myös se, miten digitaalisten lähetyksien aloittamisella voitaisiin tukea eurooppalaista alan osaamista.

Koko prosessin katsottiin olevan taloudellisesti ja kulttuurisesti hyvin merkittävä. Tämän takia EU:n toivottiin tekevän päätöksen strategiasta nopeasti.

- Lisätietoja: neuvotteleva virkamies Maaret Suomi, puh. (09) 16028150

EU:lta ei yhteistä takarajaa digi-tv:lle

◆ Komissio on julkaissut tiedonannon digitaaliseen aikaan siirtymisestä TV- ja radiotoiminnassa.

Tiedonannon tarkoituksena on tukea jäsenmaita niiden tehdessä päätöksiä siitä, miten siirtyminen tapahtuu. Lisäksi tiedonannossa pohditaan miten analogisesta televisiotoiminnasta vapautuvat taajuudet voidaan käyttää.

Komissio ei halua asettaa kaikille jäsenmaille takarajaa analogisten lähetyksien lopettamiseen, koska tilanne digitalisoitumisen suhteen on eri jäsenmaissa erilainen.

Digitaalivastaanottimien osuus vaihtelee EU-maissa 3–40 prosentin välillä.

- Lisätietoja Internet-osoitteesta: <http://europa.eu.int/pol/infso>

Telealan tulevaisuutta pohditaan työryhmässä

◆ Teleasioista vastaava EU-komissaari **Erkki Liikanen** on kutsunut matkapuhelinalan yrityksiä kehittämään yhdessä alalle strategiaohjelmaa.

Komissaari Liikasen johtamaan työryhmään on kutsuttu sekä isojen eurooppalaisten operaattoreiden että matka-

puhelinien ja muiden laitteiden valmistajien edustajia.

Työryhmän tehtävänä on selvittää mm. miten EU-maat voisivat hyödyntää alan vahvojen yritysten kokemuksia ja kartoittaa missä eurooppalaisen matkapuhelin-alan pitäisi olla viiden vuoden kuluttua.

Lisäksi työryhmä keskustelee kolmannen sukupolven matkapuhelinliittymien oikeuksien myyntiin liittyvistä kokeuksista.

Työryhmän on tarkoitus saada strategiaohjelmansa valmiiksi maaliskuun huippukokoukseen mennessä.

- Lisätietoja: tiedottaja Janne Hauta, puh. (09) 160 28623

Viestintäpolitiikka

EU:ssa keskitytään sääntelyn läpiajoon

◆ Eurooppalaisessa viestintäpoliittisessa lainvalmistelussa on tällä hetkellä suvantovaihe vuosikymmenen ajan tauotta jatkuneen lainsäädäntöurakan jälkeen.

Unionin tasolla keskitytään nyt uuden sääntelymallin läpiajoon ja uusien jäsenvaltioiden integroimiseen järjestelmän osaksi. Laajamittaisia kokonaisuuksia verkkolainsäädännössä ei ole lähivuosina odotettavissa. Useita eriliskysymyksiä nousee lähiaikoina esiin mm. taajuuspolitiikassa ja uuden teknologian edistämisessä.

Myös EU:n laajentuminen vaikuttaa viestintäpolitiikkaan. Viidentoista jäsenen yhteisö laajenee ensi vuoden toukokuun ensimmäinen päivä 25 jäsenen piiriksi, ja kolme seuraavan vaiheen hakijamaatakin osallistuu jo arkipäivän toimintaan neuvostossa.

Uudet jäsenvaltiot ovat taloudellisesti ja kulttuuriltaan erilaisia kuin nykyiset, ja se heijastuu myös viestintäpolitiikkaan. Silti kilpailu ja markkinavetoisuus ovat laajenemisen jälkeenkin viestinnän kehittämisen kantavia voimia.

Laajentuvassa EU:ssakin perusaatteena on, että telekilpailu, avoimet sisämarkkinat ja pelisääntöjen tehokas valvonta takaavat joitakin harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta parhaimmat ja kattavimmat palvelut. Julkisen vallan puuttuminen markkinoiden toimintaan ei jatkossakaan tule olemaan EU:n viestintäpolitiikassa kuin viimeinen keino.

yllyjohtaja Harri Pursiainen

Sähköisen viestinnän tietosuojalaki eduskunnan käsittelyyn

◆ Sähköisen viestinnän luottamuksellisuutta, yksityisyyden suojaa ja tietoturva parantava sähköisen viestinnän tietosuojalaki annettiin eduskunnan käsiteltäväksi 24. lokakuuta.

Lailla saatetaan kansallisesti voimaan Euroopan unionin sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi ja osittain rahoituspalvelujen etämyyntidirektiivi.

Sähköisen viestinnän tietosuojalain tarkoituksena on edistää sähköisen viestinnän palvelujen kehittämistä sekä selkeyttää teleyritysten ja muiden sähköisen viestinnän välittäjien vastuita viestinnän luottamuksellisuudesta.

Lailla selkeytettäisiin esimerkiksi viestintäpalvelujen tilaajiin tai käyttäjiin yhdistettävissä olevien tunnistamistietojen käsittelyä. Lakiesitys toisi uusia säännöksiä paikantamispalveluissa käytettävien tietojen käsittelyyn ja lisäisi muun muassa teleyritysten oikeuksia suodattaa sähköpostista roskapostia ja haittaohjelmia.

Poliisi saisi lain myötä nykyistä laajemmin haltuunsa Internetin yhteyskohtaisten IP-osoitteiden haltijatiedot mm. tekijänoikeudellisesti suojatun ja rasistisen aineiston levittäjien selvittämiseksi.

Kansainvälistä kiinnostusta on herättänyt lakiesityksen kohta, jossa esitetään vanhempien päättävän alle 15-vuotiaiden lapsiensa paikkatietojen käsittelyä ja näin ollen voivan paikantaa lapsensa. Käytännössä suostumus paikantamiseen annetaan yleensä paikannettavan matkapuhelimesta. Tämän lain pykälän tarkoituksena on edistää paikantamista hyödyntävien matkapuhelinpalvelujen kehittämistä ja selkeyttää 15 vuotta täytäneiden itsenäistä asemaa.

• Lisätietoja:
neuvotteleva virkamies Juhapekka Ristola,
puh. (09) 160 28348

Liikennepolitiikka

EU:n laajeneminen tuo Suomelle uusia kuljetusreittejä Keski-Eurooppaan

◆ EU:n laajeneminen lisää suomalaisen yritysten vaihtoehtoja, kun yritykset suunnittelevat kuljetusreittejään Keski- ja Etelä-Euroopan markkinoille. Laajenemisen myötä Suomesta Keski-Eurooppaan johtavat liikenneyhteydet ovat EU:n sisäisiä. Suomi myös pääsee vaikuttamaan liikenneyhteyksiä koskeviin päätöksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö on tutkinut Suomen kansainvälisiä liikenneyhteyksiä laajentuvassa EU:ssa.

Itämeren reitti hallitsee jatkossakin Suomen tavarankuljetuksia ulkomaille. Nykyisellään 95 prosenttia Suomen kuljetuksista kulkee Itämeren kautta.

Laajenemisen arvioidaan kuitenkin muuttavan Itämeren alueen satamien käyttöä niin, että Suomesta kuljetetaan yhä enemmän meritse Saksan sijasta Puolan satamiin. Erityisesti Gdansk in satama sekä aivan Puolan ja Saksan rajalla sijaitseva Szczecin in satama tarjoavat uusia kuljetusmahdollisuuksia suomalaisille.

Puolan kuljetusverkoille siirtymisen taustalla on Saksan lähiaikoina käyttöönotettava raskaan liikenteen kilometripäivemaksu. Uusi maksu nostaa suomalaisten yritysten kuljetuskustannuksia Saksassa.

Puolan liikenneinfrastruktuurin kehittyminen on Suomelle tärkeää. Puolan satamien käytön esteenä on toistaiseksi ollut maaliikenneverkon huono

kunto ja kuljetuspalveluiden epävarmuus. Erityisesti pohjois-eteläsuunnassa kulkevien rautatie- ja moottoritieyhteyksien kehittäminen on suomalaisille tärkeää.

Lokakuun 9. päivä EU:n liikenne- ja viestintäministeriöille esiteltiin suunnitelma yleiseurooppalaisten TEN-liikenneverkkojen muuttamisesta EU:n laajentumassa. Suomen kannalta tärkeiden Pohjois-Itämeren ja Itämeren moottoritie-hankkeen lisäksi Puolan pohjois-eteläsuuntaiset liikennehankkeet olivat komission esittelemällä kiireellisyyslistalla. Suomi voi jatkossa vaikuttaa EU:ssa myös Puolan hankkeista päätettäessä.

Suomen kaksi muuta pääreittiä Euroopan päämarkkinoille ovat Ruotsin ja Baltian kautta kulkevat maantietreitit.

Ruotsin reittiä käytetään erityisesti tarkasti aikataulutetuissa kuljetuksissa. Ruotsin reitin käytössä ei odoteta tapahtuvan suuria muutoksia laajenemisen myötä.

Baltian reitin käytön odotetaan kasvavan laajenemisen yhteydessä jonkin verran. Via Baltica -tieyhteyden kunto on riittävä, mutta rajamuodollisuudet ovat hidastaneet kuljetuksia.

Suomen kansainväliset liikenneyhteydet laajentuvassa EU:ssa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 42/2003

- Lisätietoja:
yli-insinööri Juha Parantainen,
puh. (09) 160 28383
liikenneneuvos Lassi Hilka,
puh. (09) 160 28497

Marco Polo –haku käynnissä

◆ Ympäristöystävällisempien kuljetusmuotojen lisäämiseen pyrkivän Marco Polo -ohjelman hakemusten viimeinen jättöpäivä on 10. joulukuuta.

Euroopan komission Marco Polo -ohjelman tavoitteena on siirtää tavarankuljetuksia maanteiltä muille kuljetusmuodoille. Hankkeessa rahoitetaan kolmen tyyppisiä hankkeita: liikennemuutosiirtymähankkeita, katalyyttisiä toimia sekä yhteisiä oppimistoimia.

Hankkeiden tukiprosentit vaihtelevat 30 ja 50 prosentin välillä. Seuraava haku aukeaa vuoden 2004 alkupuolella.

Tietoa ohjelman yksityiskohdista sekä ohjeet hakemuksen laadintaan löytyvät Internet-osoitteesta <http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index>

- Lisätietoja:
ylitarkastaja Helena Vänskä,
puh. (09) 160 28559

Ajoneuvojen tyyppihyvksyntää aiotaan yhtenäistää

◆ Ajoneuvojen tyyppihyvksyntää aiotaan yhtenäistää ja laajentaa EU:ssa koskemaan henkilöautojen lisäksi myös raskaita ajoneuvoja. Yhtenäinen hyväksyntä helpottaisi esimerkiksi Suomessa valmistettujen kuorma-autojen, perävaunujen ja erityisajoneuvojen kauppaa muihin EU-maihin.

Muutos sisältyy Euroopan komission julkistamaan direktiiviehdotukseen, jonka perimmäisenä tarkoituksena on kokonaan korvata kansalliset tyyppihyvksynät. Henkilöautojen sarjavalmistukseen muutoksella ei ole sanottavaa vaikutusta.

Ehdotuksen käsittely on aloitettu neuvoston moottoriajoneuvotyöryhmässä.

Direktiivi tähtää kaikkien ajoneuvoluokkien tyyppihyvksynnän yhdenmuokaistamiseen EU-maissa porrastetusti vuosina 2007–2012. Suomen lainsäädäntöön direktiivi vaatisi muutoksia.

Hyötyajoneuvojen piensarjoille voitaisiin ehdotuksen mukaan myöntää nykytapaan kansallinen hyväksyntä. Kansallisesti piensarjoina hyväksytyt ajoneuvot saisi rekisteröidä ainoastaan kyseisen jäsenmaan alueelle.

Hyväksyntämenettelyä helpottaisi myös mahdollisuus monivaiheiseen EY-tyyppihyvksyntään. Alustalle EY-tyyppihyvksynnän hankkisi alustan valmistaja ja lopullisen hyväksynnän kokonaisuute ajoneuvolle korinvalmistaja.

Tulevaisuudessakin EU-jäsenmaissa voitaisiin kansallisesti hyväksyä maiden erityisoloihin yksittäin valmistettavia ajoneuvoja kotimaiseen käyttöön.

Tyyppihyvksynnällä varmistetaan, että ajoneuvo täyttää sitä koskevat tekniset, turvallisuus- ja ympäristövaatimukset. Valmistajien on hankittava tyyppihyvksyntä ajoneuvoille ennen niiden tuomista markkinoille.

- Lisätietoja:
liikenneneuvos Kari Saari,
puh. (09) 160 28557
ylitarkastaja Juhani Hienonen,
puh. (09) 160 28507

Huumaantuneena ajamiseen suunnitellaan yhteistä linjaa

◆ Euroopan huumausaineiden ja niiden väärinkäytön seurantakeskuksen (EMCDDA) kesäkuussa julkistaman tutkimuksen mukaan EU-maissa ollaan yksimielisiä siitä, että huumaantuneena ajamisen tulisi olla rangaistava teko. Teosta annettavat rangaistukset ovat kuitenkin jäsenmaissa nykyisellään kirjavia.

Euroopan komissiossa on parhailaan vireillä käytäntöjen yhtenäistämisen EU:n jäsenmaissa. Tämä tarkoittaisi esimerkiksi testausten ja tarkastusten harmonisointia, poliisin ja terveydenhuollon koulutusta ja ohjeistusta,

ja mahdollisesti ammattikuljettajia koskevaa lainsäädäntöä tarkastusten vähimmäisvaatimuksista. Sen sijaan rangaistusten yhtenäistämistä ei suunnitella, vaikka EMCDDA pitää sitä tarpeellisena. Luonnos komission julkilauseumaksi on lausuntokierroksella.

Niin sanottu huumeiden nollaraja on ollut voimassa Suomessa helmikuun alusta saakka. Suomen lisäksi nollarajaa noudatetaan Belgiassa, Ranskassa, Ruotsissa ja Luxemburgissa. Saksassa ja Espanjassa on voimassa periaatteessa nollaraja, mutta rikoksesta syytetään vasta kun huumeet heikentävät ajokykyä.

Rangaistukset vaihtelevat EU:n jäsenmaissa muutaman viikon tai kuukauden ajokiellosta (Itävalta ja Saksa) enimmillään viiden vuoden ajokieltoon (Hollanti ja Suomi). Irlannissa ajokielon vähimmäispituus on kaksi vuotta. Sakkojen määrät vaihtelevat parista sadasta eurosta Britannian 7000 euron ja Belgian 10 000 euron maksimiin.

- Lisätietoja Internet-osoitteesta:
<http://eldd.emcdda.eu.int>

Logistiikka

Vinjettidirektiivillä vapaammat mahdollisuudet tieliikenteen maksuihin

◆ Euroopan unioni rajoittaa jäsenvaltioiden vapautta periä maksuja raskaalta tavaraliikenteeltä tieverkon käytöstä. Komissio on tehnyt aloitteen, jossa rajoitusta lievennetään. Uudistuksen jälkeen jäsenvaltiot voisivat vapaammin määrätä mm. maksutasoista.

Muutos vaikuttaisi raskailta ajoneuvoilta perittäviin kilometripohjaisiin maksuihin ja tietulleihin. Uudistus tehtäisiin muuttamalla niin kutsuttua vinjettidirektiiviä.

Käyttäjämaksu koskisi jatkossa yhä useampaa raskasta ajoneuvoa, sillä direktiivissä ehdotetaan, että kilometripohjaisia käyttäjämaksuja voisi periä kaikilta yli 3,5 tonnia painavilta ajoneuvoilta. Nykyistä direktiiviä sovelletaan 12 tonnin ajoneuvoihin.

Ehdotuksen mukaan käyttäjämaksujen soveltamisala laajenee siten, että maksuja tulisi voida jatkossa kerätä Euroopan laajuisen liikenneverkon eli TEN-tieverkon lisäksi sen rinnakkaisverkolta.

Direktiivi vaikuttaa maihin, joissa tietulleja tai tiemaksuja on käytössä. Näin ollen uudistuksella ei ole suoria vaikutuksia Suomessa. Maksuja perivien EU-maiden teillä liikennöivät suomalaisajoneuvot joutuvat maksamaan maksuja.

Direktiivissä määritetään myös, mihin käyttäjämaksuilla kerättyjä rahoja saa käyttää. Ehdotuksessa edellytetään,

että käyttäjämaksutulot on käytettävä tiestön kunnossapitoon. Jäsenvaltiot eivät siis saisi käyttää tiemaksujaan esimerkiksi terveydenhuoltoon tai koulutukseen.

EU-ministerivaliokunta käsitteli ehdotusta lokakuun alkupuolella. Kokouksessa pidettiin direktiivin muutos-ehdotusta tarpeellisena, koska Saksa ja Itävalta ovat ottamassa käyttöön uudet matkaperusteiset maksujärjestelmät. Ongelmalliseksi Suomi katsoo sen, että jäsenmaille annetaan oikeus kor-

vata infrastruktuurimaksuja esimerkiksi alentamalla ajoneuvoveroja.

Vinjettidirektiivistä keskusteltiin vilkkaasti EU:n liikenneministerikokouksessa 9. lokakuuta. EU:n liikenneministerit käsittelevät asiaa seuraavan kerran 4. joulukuuta.

- Lisätietoja:
liikenneneuvos Lassi Hilska,
puh. (09) 160 28497

Vinjettidirektiivin muutosesityksen pääkohdat

- ◆ Vinjetti on moottoritieverkon käytöstä perittävä maksu, jonka suuruus määräytyy ajan mukaan.
- ◆ Muutosesityksen taustalla on liikenteen valkoinen kirja. Kirjassa esitetään, että EU:ssa siirryttäisiin yhä enemmän käyttäjä maksaa -periaatteen mukaiseen hinnoitteluun.
- ◆ Komissio esittää direktiivin muutosesityksessä, että tiemaksujen on vastattava tieverkon rakennus-, käyttö-, kunnossapito- ja kehittämiskustannuksia. Käyttäjämaksuilla perityt rahat on ohjattava tieinvestointeihin.
- ◆ Tiemaksujärjestelmän käyttöönotteeseen maahan on perustettava riippumaton infrastruktuurin valvonnasta vastaava viranomainen.
- ◆ Jäsenvaltiot saavat korvata ajoneuvojen käyttäjämaksuja alentamalla vuotuista ajoneuvoveroa joko osittain tai kokonaan. Käytännössä kompensatio koskee tiemaksuja keräävän maan omia kuljetusyrityksiä.

Satamapalveluista sovitteluratkaisu

◆ Euroopan unionin neuvosto ja parlamentti pääsivät 30. syyskuuta sovitte-lukomiteassa yhteisymmärrykseen sata-mapalvelujen vapauttamista koskevan direktiivin sisällöstä. Direktiivin voi-maantulo vaatii vielä parlamentin ja neuvoston hyväksymisen.

Satamapalveludirektiivillä määrite-tään, millä ehdoin EU:n suurissa sata-missa pitää päästää palveluiden tarjo-ajat markkinoille.

Sovittelussa päästiin yhteisymmär-rykseen siitä, että direktiiviin sisältyvää itsekäsittelyä sovelletaan ainoastaan merenkulkuhenkilöstöön. Ehdotus rajaa aiemmin esitetystä poiketen varustamo-yhtiöiden muun henkilökunnan itsekä-sittelyn ulkopuolelle.

Käytännössä uusi direktiivi mahdol-listaa sen, että laivassa mukana oleva henkilökunta voi osallistua laivojen purkuun.

Osapuolet antoivat komissiolle teh-täväksi seurata lastikäsittelyä hoitavan henkilöstön koulutuksen, ammatillisen pätevyyden ja sosiaalisten olosuhteiden kehittymistä. Lisäksi komissio seuraa sitä, miten direktiivin itsekäsittelyä kos-kevat ehdot toimivat käytännössä.

Osapuolet pääsivät yhteisymmärryk-seen myös toimilupa-asiasta. Direktiivi ei velvoita jäsenmaita asettamaan sa-tamille toimilupapakkoa.

Direktiivin väyläluotsausta koskevat kohdat saatiin ratkaistua Suomea tyy-

dyttävällä tavalla. Direktiivi jättää jäsen-maille oikeuden itse määritellä linja-luotsien kielitaito ja koulutus.

Direktiivin viemistä Suomen kansal-liseen lainsäädäntöön aletaan valmis-tella heti lopullisen hyväksynnän jäl-keen eli todennäköisesti joulukuussa.

• Lisätietoja:
liikenneneuvos Lassi Hilska,
puh. (09) 160 28497, 040 543 6573

Suurien liikennehankkeiden aikaistamisesta päätetään joulukuussa

◆ EU-johtajien huippukokous päätti lokakuun kokouksessaan, että komissio, Euroopan investointipankki ja EU-mai-den ministerit laativat esityslistan pikai-sesti aloitettavista liikennehankkeista.

Lista on tarkoitus käsitellä ensi jou-lukuun EU-huippukokouksessa. Hank-keet on tarkoitus aloittaa nopeutetussa aikataulussa.

Lista on osa EU:n ajamaa kasvualoi-tetta, jolla halutaan antaa piristysruis-ke unionin taloudelle. Perusteluna on, että suuret investoinnit hyödyttävät ta-

louskasvua ensin suoraan ja myöhem-min välillisesti parempina liikenneyh-teyksinä.

Lopulliseen listaan on arvioitu tu-levan 10–15 hanketta. Suomesta lis-talle on ehdolla rauta- ja maantieyhte-yksien rakentaminen niin sanottuun Pohjolan kolmioon.

Suomi ja muut pohjoismaat ovat suhtautuneet tähän puheenjohtajamaa Italian kehittämään ja komission tuke-maan kasvualoitteeseen epäillen.

Komission selvityksen mukaan kas-vualoite synnyttää vuosittainen 400 000 uutta työpaikkaa ja nostaa EU:n bruttokansantuotetta 0,23 prosenttia.

• Lisätietoja:
yli-insinööri Juha Parantainen,
puh. (09) 160 28383

Pohjoisen ulottuvuuden foorumi tarkasteli logistiikkamuutoksia

♦ Liikenne- ja viestintäministeri **Leena Luhtanen** puhui lokakuussa Pohjoisen ulottuvuuden logistiikkafoorumissa Kotkassa EU:n laajenemisen vaikutuksista liikennesektorilla.

Ministeri Luhtanen arvioi, että Pohjoinen ulottuvuus antaa poliittista lisäarvoa viettäessä eteenpäin Itämeren alueen liikennehankkeita. Hän muistutti myös, että Suomen logistinen asema Euroopassa muuttuu EU:n laajentumisen yhteydessä.

Luhtanen kertoi, että Suomen EU:ssa ajama Itämeren moottoritie -hanke on huomattu.

- Itämeren valtiot ovat ottaneet innokkaasti vastaan aloitteen "Itämeren moottoritiestä". Uusien EU:n jäsenvaltioiden maaliikenne ei pysty vastaa-

maan ennustettuun liikenteen kasvuun, mutta Itämeri tarjoaa ruuhkattoman ja ympäristöystävällisen "infrastruktuurin".

- Itämeren moottoritie -hankkeessa on käytännössä kyseessä muun muassa tehokkaasta jäänmurrosta, satamapalveluiden kehittamisestä, alusliikenteen informaatiojärjestelmistä sekä alueen satamien maaliikenneyhteyksien parantamisesta, Luhtanen selvitti.

Samassa tilaisuudessa puhunut pääministeri **Matti Vanhanen** otti esiin Venäjän uuden aseman laajentumisen jälkeen.

-Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan EU-jäsenyys vahvistaa Itämeren alueen talouskehitystä. Uusien jäsenmaiden myötä unionin osuus Venäjän ulkomaankaupasta nousee merkittävästi.

Suuri osa tästä kaupasta ja tavavirroista tapahtuu Itämeren alueella. Ilman toimivia liikenneyhteyksiä ja infrastruktuuria EU:n laajentumisella saavutettavat taloudelliset hyödyt voivat pääministerin arvion mukaan kuitenkin jäädä vaatimattomiksi. Nyt unionilla onkin liikenteen kehittämisessä keskeinen rooli.

- Lisätietoja:
yli-insinööri Juha Parantainen,
puh. (09) 160 28383



Kuva: Kymen Sanomat/Kimmo Seppälä

Merenkulku

Laittomiin öljypäästöihin kehitetään hallinnollista sakkoa

◆ Suomi on suunnittelemassa Ruotsin mallin mukaista hallinnollista sakkoa, jolla rangaistaisiin tahallisesti öljyä mereen päästäviä aluksia.

Parhaillaan oikeusministeriön asettama työryhmä pohtii hallinnollista maksujärjestelmää, jota sovellettaisiin laivojen laittomiin öljypäästöihin. Tehävä liittyy hallitusohjelmassa mainitun Itämeren suojeleuhjelman toteuttamiseen.

Nykyisin ongelmana on mm. rangaistusjärjestelmän hitaus ja tarvittavan näytön hankkiminen. Työryhmän tulee selvittää maksun peruste ja suuruus ja se miten päästö todennettaisiin. Myös

se mikä viranomaisen päättäisi maksuista on työryhmän mietittävänä.

Työryhmän on tarkoitus saada ehdotuksensa valmiiksi ensi vuoden tammi-kuun loppuun mennessä.

Ruotsissa on käytössä hallinnollinen maksu alusten laittomista öljypäästöistä. Maksusta on vastuussa aluksen omistaja. Ruotsin mallissa maksun suuruus perustuu aluksen kokoon ja päästön määrään. Sakon määrää rannikkovartiosto ja siitä on Ruotsissa saatu hyviä kokemuksia.

Talousvyöhykkeen perustaminen on toinen tärkeä tekijä, jotta laittomiin

päästöihin voitaisiin puuttua. Ulkoasiainministeriö viimeistelee hallituksen esitystä, jolla perustettaisiin Suomen merialueille talousvyöhyke. Esitys annetaan eduskunnalle kuluvaan syksyn aikana.

- Lisätietoja:
hallitussihteeri Jaana Heikkinen,
puh. (09) 160 28573

Vanhojen tankkereiden kiello astui voimaan

◆ Raskaita öljyalaatua kuljettavien yksirunkoisten tankkereiden kiello tuli voimaan Euroopan unionissa 21. lokakuuta. Samalla EU nopeuttaa yksirunkoisten öljysäiliöalusten poistamista. Ne poistuvat liikenteestä pääsääntöisesti vuoteen 2010 mennessä.

Vaarallisimpina pidetyistä Erikan ja Prestigen tyyppisistä aluksista pitää luopua kokonaan viimeistään vuonna 2005.

Päätös ei estä yksirunkoisten säiliöalusten liikennöintiä Venäjälle. Koska tällaisia aluksia ei kuitenkaan päästetä EU-satamiin, päätös vaikuttaa myös Venäjän tuleviin kuljetuksiin.

EU esittää joulukuussa kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n kokouksessa, että yksirunkoiset öljytankkerit kielletään maailmanlaajuisesti. Jos järjestö hyväksyy raskaiden

öljyjen kuljettamista koskevan kiellon, se voi tulla voimaan huhtikuussa 2005.

- Lisätietoja:
hallitussihteeri Jaana Heikkinen,
puh. (09) 160 28573

Rautatiepolitiikka ja ilmailu

Rautatieliikenteen hallinnon viranomaistehtäviä mietitään

◆ Uusi rautatielaki ja Euroopan unionin laajeneva rautatielainsäädäntö edellyttävät, että alan viranomaistehtävät järjestetään uudelleen.

Euroopan unionin uuteen rautatiepakettiin kuuluvan direktiiviehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden olisi perustettava rautatieliikenteen turvallisuustehtäviä varten rataverkon haltijasta ja liikennöijistä riippumaton turvallisuusviranomainen.

Tällaista itsenäistä ja erillistä turvallisuusviranomaista Suomessa ei toistaiseksi ole, vaan Ratahallintokeskus on vastannut rautateiden liikenneturvallisuudesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut työryhmän, jonka tehtävänä

on kartoittaa, miten direktiiviehdotuksessa tarkoitettu kansallinen turvallisuusviranomainen olisi tarkoituksenmukaisinta perustaa. Lisäksi työryhmä kartoittaa, tarvitaanko alalla muita viranomaistehtävien uudelleenjärjestelyitä.

Työryhmän toimikausi jatkuu tämän vuoden loppuun saakka.

Työryhmän puheenjohtajana on apulaisosastopäällikkö **Reino Lampinen** liikenne- ja viestintäministeriöstä ja sihteerinä päälakimies **Rami Metsäpelto** Ratahallintokeskuksesta.

• Lisätietoja:
apulaisosastopäällikkö Reino Lampinen,
puh. (09) 160 28639

Ylivarausten korvauksista päästiin sopuun

◆ Lentomatkustajien oikeuksien parantamisesta on päästy yksimielisyyteen EU-maiden ja Euroopan parlamentin kesken käydyssä sovittelunetellyssä.

Ensi vuoden lokakuussa voimaan tulevat säännöt koskevat reittilentojen lisäksi myös tilauslentoja. Tilauslentoilla asiakkaat ovat tähän asti olleet korvausten suhteen heikommassa asemassa.

Uudessa lainsäädännössä ylivarausta torjutaan mm. säätämällä lentoyhtiöiden maksettavaksi entistä suurempia korvauksia matkustajille, jotka eivät pääse varaamalleen lennolle.

• Lisätietoja:
hallitusneuvos Yrjö Mäkelä,
puh. (09) 160 28473

Toinen rautatiepaketti sovitteluun

◆ Rautatieliikenteen kilpailun avaamiseen pyrkivän nk. toisen rautatiepaketin sisältö ratkeaa vasta ensi vuonna. Paketin käsittely siirtyy sovittelukomiteaan, johon kuuluvat edustajat jäsenvaltioista ja Euroopan parlamentista. Myös komissio osallistuu sovittelukomitean työskentelyyn.

Näillä näkymin sovittelukomitea aloittaa asian käsittelyn tammikuussa ja ratkaisu saadaan helmi-maaliskuun vaihteessa.

Sovittelumenettelyyn jouduttiin, koska jäsenmaat ja parlamentti eivät päässeet yhteisymmärrykseen tavaraliikenteen kilpailun avaamisen aikataulusta. Lisäksi parlamentti haluaa neuvoston yhteisestä kannasta poiketen sisällyttää myös henkilöliikenteen kilpailun avaamisen pakettiin.

• Lisätietoja:
hallitusneuvos Hannu Pennanen,
puh. (09) 160 28470

Puheenjohtajuus ja tuomioistuinasiat

Puheenjohtajuuksille oma kolmivuotishjelma

◆ Euroopan unionin ministerineuvostojen kolmivuotinen puheenjohtajuushjelma vuosille 2003–2006 on tarkoitettu hyväksyä joulukuun Eurooppa-neuvostossa.

Ohjelma on ensimmäinen kolmivuotinen strateginen suunnitelma, joka hyväksytään korkeimmalla EU-tasolla.

Suomi on ollut mukana valmistelemassa ohjelmaa muiden tulevan kolmen vuoden puheenjohtajavaltioiden kanssa. EU:n seuraavat kuusi puheenjohtajaa Suomen lisäksi ovat Irlanti, Alankomaat, Luxemburg, Yhdistyneet kuningaskunnat ja Itävalta.

Suomi haluaa korostaa seuraavan kolmen vuoden aikana liikennepoliitikassa liikenteen hinnoittelun periaatteiden vahvistamista. Suomi haluaa, että liikenteen hinnoittelun puitesäätöä valmisteltaessa ja siitä päätettäessä erityisesti reunavaltioiden liikenteelliset ja logistiset erityispiirteet otetaan riittävästi huomioon.

Suomi on nostanut valmisteluissa esille myös TEN-suuntaviivapäätösten merkityksen EU:n liikennepoliitikassa.

Parhailaan hallitusten välisessä konferenssissa käydään neuvotteluita EU-puheenjohtajuuden muuttamisesta.

Jos jäsenvaltiot luopuvat nykyisen kaltaisesta puolivuotisesta puheenjohtajuudesta, niin Suomi on viimeinen maa joka toimii yksin neuvoston puheenjohtajana.

- Lisätietoja:
kansainvälisten asioiden neuvos
Silja Ruokola,
puh. (09) 160 28367

Suomi odottaa ratkaisua omassa työsuhdeautojutuksessaan

◆ EY-tuomioistuin päätti lokakuun 2. päivä, että Belgiassa asuva työntekijä saa ajaa Luxemburgiin rekisteröidyllä autolla, niin että hänen ei tarvitse rekisteröidä autoa Belgiaan.

Suomi on samankaltaisessa jutussa vastaajana EY-tuomioistuimessa. Suomi sai viime kesäkuussa kanteen tapauksesta, jossa Pohjois-Suomessa asuva henkilö, joka kävi Ruotsin puo-

lella työssä, ei saanut ajaa työsuhdeautollaan Suomessa.

EY-tuomioistuimen ratkaisua belgialaisen autonomistajan tapauksessa ei voida suoraan verrata Suomen tapaukseen. Siksi Suomi odottaa EY-tuomioistuimen päätöstä omassa asiassaan, ennen kuin ryhtyy mahdollisiin toimenpiteisiin.

- Lisätietoja:
liikenneneuvos Kari Saari,
puh. (09) 160 28557

Joukkoliikenne

Yli 1 000 kaupunkia osallistui autottomaan päivään

◆ Tänä vuonna liikenteen ja ympäristön teemapäivään kansainväliseen autottomaan päivään osallistui 1 031 kaupunkia. Innostus oli hieman edellisvuotta laimeampaa. Kansainvälistä autotonta päivää vietetään joka vuosi 22. syyskuuta.

Euroopasta mukana oli 31 maata. Ylivoimaisesti suurinta suosiota auton päivä keräsi Espanjassa, jossa jopa 239 kaupunkia ilmoittautui viralliseen osallistujaluetteloon. Itävallassa ilmoittautuneita oli 126. Hollannissa päivää ei varsinaisesti vietetty lainkaan, mutta sitä tuki 177 paikkakuntaa.

Suomessa neljättä kertaa järjestetty tapahtumaan lähti mukaan 18 paikkakuntaa. Meillä keskityttiin työ-

matkailuun sekä kevyeen ja julkiseen liikenteeseen erityisesti keskusta-alueilla.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä oli Helsingin Esplanadilla esittelyteltta ja ministeriön tiloissa oli ympäristöaiheinen näyttely. Ministeri **Leena Luhtanen** korosti päivän tervehdyksensä hyvien joukkoliikennepalveluiden merkitystä keskustojen autottomuuden lisäämisessä.

Kampanjan tavoite on herättää keskustelua kaupunkiliikenteen ja ympäristön suhteesta. Monet kaupunkilaiset altistuvat päivittäin liikenteen ilmansaasteille, melulle ja pölylle. Lisäharmia aiheuttavat ruuhkat ja onnettomuudet.

Kansainvälinen kampanja tarttui ongelmiin useista näkökulmista. Ihmisiä rohkaistiin käyttämään vaihtoehtoisia kulkumuotoja henkilöauton sijaan ja liikenteen vaikutuksia ilmansaasteisiin tuotiin esille. Tapahtumapäivänä keskustoja suljetaan kokeellisesti moottoriliikenteeltä. Näillä toimilla lisätään taajamakeskustojen, ympäristön ja ihmisten viihtyvyyttä.

• Lisätietoja:
tiedottaja Juha Pitkäranta,
puh. (09) 160 28334

Liikkujan viikko korosti esteettömyyttä

◆ Autotonta päivää edelsi 16.-22. syyskuuta eurooppalainen Liikkujan viikko. Suomessa viikko järjestettiin ensimmäistä kertaa.

◆ Viikon teemana oli esteettömyys. Esteettömyydellä pyritään esimerkiksi siihen, että ihmiset ja tavarat voivat liikkua esteettä lähes kaikkialla: niin kulkuvälineissä, asemilla kuin taajamissakin.

◆ Viikon jokaisella päivällä oli lisäksi oma teemansa. Ne tukivat kestävä liikkuamisen edistämistä ja tietoista liikkumismuotojen valintaa.

◆ Linkkejä: www.autotonpaiva.net, www.liikkujanviikko.net, www.22september.org, www.mobilityweek-europe.org

Matkan varrelta

Mikko Alkio koordinoi liikenne- ja viestintäasioita

♦ Valtioneuvoston kanslian EU-sihteeristössä liikenne- ja viestintäasioita koordinoi nyt oikeustieteen kandidaatti **Mikko Alkio**. Helsingissä ja Belgiassa opiskellut Alkio on aiemmin toiminut lakiasiain toimistossa EU:n kilpailuoikeusjuristina.

Keskikesällä työnsä aloittanut Alkio sanoo olevansa tyytyväinen uusiin tehtäviinsä.

- Työssä on yritettävä olla aktiivinen ja pidettävä yhteyttä niin Brysselin päähän kuin ministeriöihinkin. Paljon on kuitenkin vielä opittavaa, Alkio sanoo.

Liikenne- ja viestintäsektoria Alkio pitää sisämarkkinoiden toimivuuden kannalta hyvin tärkeänä.

- Pysyvien edustajien kokouksen eli Coreperin asialistalta löytyy joka viikko useita liikenne- ja viestintäasioita, uusi EUS-lain muistuttaa.

Uudessa työssään Alkio pitää haastavimpana löytää eri asioissa Suomen kannalta keskeiset kysymykset ja osata keskittyä niihin. Neuvostotyöskentelyssä tämä korostuu entisestään laajentumisen jälkeen.

Myös Suomen tapaa koordinoita EU-asioiden valmistelua Alkio pitää arvossa.

- Järjestelmän ulkopuolelta tulleet rohkeat sanot, että EU-asioiden yhteensovitus ministeriöiden kesken on järjestetty Suomessa varsin mallikkaasti. EU-asioiden komitea on hyvä foorumi, jossa voidaan ottaa jo virkamiesvalmistelussa eri ministeriöiden näkemykset huomioon, Alkio ynnää. (JH)

Ministeri Luhtanen Japanin ministereiden vieraana

♦ Liikenne- ja viestintäministeri **Leena Luhtanen** tapasi Japanin teleministeri **Taro Ason** ja varaliikenneministeri **Hayao Horan** Tokiossa. Matkansa yhteydessä ministeri Luhtanen avasi yhdessä teleministeri Ason kanssa tietoyhteiskuntaa ja arkielämää käsittelevän kansainvälisen konferenssin Tokiossa.

Kahdenkeskisissä keskusteluissaan ministeri Aso ja ministeri Luhtanen keskustelivat Suomen ja EU:n sekä Japanin tietoyhteiskunta- ja viestintäpolitiikasta, viestintäalan kansainvälisistä näkymistä sekä televisiotoiminnan digitalisoinnista.

Varaministeri Hora ja ministeri Luhtanen keskustelivat mm. merenkulun turvallisuuden edistämisestä kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa ja EU:n laajenemisen vaikutuksista Suomen ja Venäjän väliseen liikennöintiin.

• Lisätietoja:
ylijohtaja Harri Pursiainen,
puh. (09) 160 28389

Mikael Nyberg vaihtoi liikennepuolelle

♦ Aikaisemmin liikenne- ja viestintäministeriössä viestintämarkkinoiden parissa työskennellyt oikeustieteen kandidaatti **Mikael Nyberg** siirtyi syyskuun alussa liikennepuolelle. Hallitusneuvos Nybergin virka on liikenne- ja viestintäministeriön liikennepolitiikan osaston rautatie- ja il-

mailuyksikössä.

Nyberg on työskennellyt liikenne- ja viestintäministeriössä vuodesta 1994, viimeksi neuvottelevana virkamiehenä ministeriön viestintäverkko-yksikössä.

Tuoreen hallitusneuvoksen tehtäviin kuuluu rautatieliikenteen lainvalmistelu ja alan ohjaus.

Lisäksi Nyberg osallistuu uudessa virassaan rautatieliikenteen EU- ja muiden kansainvälisten asioiden hoitamiseen.

EUE:n uusi lehdistövastaava Marko Ruonala tuntee Brysselin

◆ Suomen pysyvä edustusto Euroopan unionissa saa kautta aikojen kolmannen viestintäpäällikkönsä ensi vuoden alusta, kun STT:n pitkäaikainen Brysselin kirjenvaihtaja **Marko Ruonala** ottaa tehtävän vastaan.

Ruonala on työskennellyt Brysselissä jo vuodesta 1999 alkaen ja aikoo asua EU:n pääkaupungissa ainakin Suomen vuoden 2006 syyspuolelle jatkuvan puheenjohtajuuden loppuun.

Uuden tehtävän Ruonala ottaa innostuneena vastaan.

-Uusi työ on aina suuri haaste, erityisesti Brysselissä, missä perehtyminen ja omaksuminen vie poikkeuksellisen paljon aikaa. Aion olla oma itseni ja luoda omat työtapani kunnioittaen kuitenkin edeltäjäni hyviksi todettuja käytäntöjä, Ruonala lupaa.

Ruonalan edeltäjiä ovat EU:n komission päättiedottajana työskentelevä **Reijo Kempainen** ja tehtävän nyt jättävä **Mikael Carpelan**.

Ruonala on reilun neljän vuoden Brysselin komennuksensa aikana ehtinyt kirjoittaa lukuisia juttuja myös liikenteen ja viestinnän alalta. Aiheet ovat olleet tulevan lehdistöneuvoksen mielestä palkitsevia ja mielenkiintoisia.

-Parasta toimittajan näkökulmasta on se, että liikenne on jotain konkreettista, jota on mahdollista selittää ihmisille. Mutta hankaliakin kohteita on: esimerkiksi Galileo-satelliittipaikannusjärjestelmä on vaikea selittää yhdellä lauseella, Ruonala kertoo.

Ruonala lupaa uudessa roolissaan pitää liikenne- ja viestintäasiat hyvin esillä.



-Esimerkiksi rautatieliikenteen kilpailun vapauttaminen, mainittu Galileo-hanke sekä eurooppalaiset rajat ylittävät liikennehankkeet ovat lähiajan mielenkiintoisia asioita, Ruonala ynnäilee. (JH)

Jaana Heikkinen korvaa Minna Kivimäen EUE:ssa

◆ Toinen liikenneasioista vastaava erityisasiantuntija Suomen pysyvässä edustustossa vaihtuu, kun neljä vuotta tehtävää hoitanut **Minna Kivimäki** palaa Suomeen.

Kivimäen tehtäviä Brysseliin siirtyä hoitamaan hallitussihteeri **Jaana Heikkinen** liikenne- ja viestintäministeriön merenkulkuyksiköstä. Kivimäki puolestaan

palaa takaisin liikenne- ja viestintäministeriöön hoitamaan Heikkisen tehtäviä.

Heikkinen on vastannut ministeriössä merenkulun kansainvälisistä sopimusasioista ja merenkulun EU-asioiden lisäksi meriympäristön suojeluun liittyvästä lainsäädännöstä.

Heikkisen vastuulla Brysselissä tulevat olemaan maantieliikenne ja merenkulku. Toisena liikenteen erityisasiantuntijana jatkaa **Jussi Myllärniemi**, jonka vastuulla ovat rautateiden ja ilmailun EU-asiat. (JH)

Kare Halonen esitteli EU:n tulevaisuuden näkymiä

◆ Suomen EU-edustuston kakkosmies **Kare Halonen** vieraili liikenne- ja viestintäministeriössä 3. marraskuuta. Suomen pysyvän edustajan sijaisena toimiva Halonen vastaa Suomen linjasta neuvoston pysyvien edustajien (Coreper) ensimmäisessä kokouksessa.

Halonen esitelmöi liikenneasioista vastaaville virkamiehille ja sidosryhmien edustajille EU:n lähitulevaisuuden suurista muutoksista.

Halonen korosti, että laajeneminen ja hallitusten välinen konferenssi (HVK) tuovat mukanaan muutoksia myös liikenne- ja viestintäalojen päätöksentekoon EU:ssa.

- Jos institutionaaliset muutokset tulevat voimaan HVK:ssa ennakoidulla tavalla, niin se muuttaa valtasuhteita myös viestintä- ja liikenneasioissa, sillä Euroopan parlamentin valta kasvaa myös näillä sektoreilla, Halonen ennako.

- Kymmenen uuden jäsenmaan liittyminen EU:hun muuttaa Suomen suh-

teellista asemaa. Enää eivät Suomen ilmastollisista ja maantieteellisistä syistä johtuvat erityisongelmat saa välttämättä aikaisemmassa laajuudessa ymmärrystä muilta jäsenvaltioilta ja komissiolta, Halonen sanoi.

Halosen mukaan uudet jäsenvaltiot ovat tähän mennessä pitäneet matalaa profiilia. Ennustukset siitä, että uudet jäsenvaltiot toimisivat EU:ssa häirikköinä eivät ainakaan vielä ole käyneet toteen.

Lissabonin prosessista, jonka tarkoituksena on tehdä EU:sta maailman kilpailukykyisin talous, ei Halosella ollut kovin hyvää kerrottavaa.

- Useita välitavoitteita on saavutettu, mutta kilpailukyky Yhdysvaltoihin nähden ei ole suinkaan parantunut. Pikemminkin on käynyt päinvastoin. On kuitenkin muistettava, että jo suunnitelmaa laadittaessa tiedettiin prosessin tavoitteiden olevan haastavia, Halonen muistutti.



Pysyvän edustajan sijainen kartoitti myös vuoden 2006 jälkimmäisellä puolella toteutuvan Suomen neuvoston puheenjohtajuuden merkitystä.

- Suomen puheenjohtajuus on näillä näkymin viimeinen nykyisenkaltaisen yhden jäsenmaan vetämä puolivuotiskausi. Tämän jälkeen on tulossa puheenjohtajamaiden tiimit, jotka hoitavat puheenjohtajuutta pidemmän ajan. Niinpä Suomen toinen puheenjohtajuus on eräänlainen välivaihe siirryttäessä vanhasta mallista uuteen. Suomen tavoitteena on kuitenkin tehdä tulevasta puheenjohtajakaudestaan samanlainen menestys kuin vuonna 1999, Halonen visioi. (JH&TS)

Kansainvälisten asioiden koordinoinnissa muutoksia

◆ Kansainvälisten asioiden koordinoimisen työnjakoa on tarkistettu viestintämarkkinaosastolla.

Maaret Suomi hoitaa yleisiä EU-asioita ja niiden koordinoimista. Muut yleiset kansainväliset asiat ovat **Sanna Helopuron** vastuulla.

Kirsi Miettinen koordinoi WSIS-tietoyhteiskuntahuippukokousta ja NeDap:ia eli pohjoisen eU-lottuvuuden toimintasuunnitelmaa. **Laura Vilkkonen** vastaa Pohjoismaiden IT-ministerineuvoston asioista viestintämarkkinaosastolla.

• Lisätietoja:
tiedottaja Johanna Anttila,
puh. (09) 160 28329

Julkaisuja

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja -sarja

Liikenneväylähankkeiden arvioinnin yleisohje
(34/2003)
Guidelines for the Assessment of Transport Infrastructure Projects in Finland
(41/2003)

Ålands sjöfartsarbetsgrupps betänkande – Ahvenanmaan merenkulkutyöryhmän mietintö
(35/2003)

Liikennehankkeiden hallinnollisten menettelyjen kehittäminen
(36/2003)

Liikennehankkeiden ympäristöhaittojen vähentämisen kustannukset
(37/2003)

Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot ja terminaalit
(38/2003)

Matkojenyhdistelykeskuskokeilujen arviointi
(39/2003)

Suomalainen tv-tarjonta 2002
(40/2003)

Suomen kansainväliset liikenneyhteydet laajentuvassa EU:ssa
(42/2003)

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen. Prosessikuvaus
(43/2003)

Tilaukset

Oyj Edita Abp
puh. 020 450 05
faksi 020 450 2380
www.edita.fi/netmarket

Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita -sarja

Matkapuhelimen käyttö autossa hands free -säännöksen voimaantulon jälkeen
(B 18/2003)

Traffic- and health-related problems of older drivers. A case study based on police licence suspension records
(B 19/2003)

Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita -sarja

Kohti esteetöntä liikkumista. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia
(2/2003)

Tiedustelut

liikenne- ja viestintäministeriö / tiedotus
puh. (09) 160 28332
faksi (09) 160 28590
info@mintc.fi

EU-vaihde
LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA